

## Az átminősítés (k)ára

Végleg bedugul a 11-es út?

**A Szentendrei önkormányzat 2002-ben kijelölt egy 57 hektárnyi, öt részből álló területet azzal a céllal, hogy belterületté nyilvánítsa. A földek még a 90-es években a kárpótlás kapcsán kerültek tulajdonosaikhoz. Közismert, hogy míg külterületként a telkek értéke viszonylag alacsony, átminősítéssel a forgalmi értékük megsokszorozódik. A Levegő Munkacsoport második évtizede szorgalmazza, hogy az átminősítések következményeit igazságosan háruljanak az érintettekre, vagyis a települések terjeszkedésének hasznai és költségei arányosan legyenek szétosztva a közösség és a magántulajdonos között.**

Az autózás és a távközlés fejlődése felgyorsította a települések terjeszkedését. A múlt század közepétől sokan menekültek ki a városokból a természeti és mezőgazdasági területekből átminősített területekre. Évtizedek után kezdték komolyabban vizsgálni e folyamat kedvezőtlen hatásait. Legismertebbek ezek közül a hatalmasra duzzadt autóforgalom, a műszaki és humán infrastruktúra fajlagos költségeinek emelkedése, az értékes zöldterületek, természetes élőhelyek pusztulása, a településen belül a távolságok növekedése és a gyalogos közlekedés háttérbe szorulása. A zöldmezős, viszonylag kedvező árú telkekkel, a jó környezeti állapottal a városi rozsdáövezetek ma sem tudnak versenyezni. Ugyanakkor a városi rosszabb környezetet jórészt az ingázó autóforgalom okozza. Óriási a szabályozók felelőssége abban, hogy a fejlesztéseknél mindezeket a hatásokat megfelelő súllyal vegyék figyelembe. Követendő például az a külföldi gyakorlat, hogy az új beépítéseket csak megfelelő kiépítettségű kötöttpályás közlekedés környezetében engedik.

Az átminősítéseket jelenleg még akkor sem sikerül mindig megakadályozni, amikor azt jogszabály tiltja.<sup>1</sup> Ugyanakkor jogos elvárás lenne, hogy egyes telektulajdonosok ne a közösség rovására gyarapodjanak. Vagyis fizessék meg az átminősítéssel és az azt követő beépítéssel – a terjeszkedéssel – kapcsolatos externális költségeket.

Milyen károk és költségek merülnek fel? Nem elég a telektulajdonosokat kötelezni a fizikai alpinfrastruktúra (víz, csatorna, energia, út) kiépítésére (bár sok esetben ez is közpénzből történik). Vizsgálni kell a többi kárt, illetve felmerülő költséget, egyebek mellett a természetes élőhelyek és a termőföld eltűnésének társadalmi költségeit; a helyi óvodák, az oktatási és egészségügyi intézmények, a tömegközlekedés, a közigazgatás bővítésének költségeit és a beépítés városklimatológiai hatását. Figyelembe kellene venni, hogy a ritkábban lakott te-



Az 57 hektáros tervezett átminősítés helyszíne

<sup>1</sup> A Budapesti Agglomerációban a kötelező 200 méter széles védősávot is esetenként beépítik, noha az a települések összenövését hivatott meggátolni.

lepüléseken a közművek üzemeltetési költségei is nagyobbak, amelyet azután az összes fogyasztóra hárítanak. Annak a költségeit is fel kellene mérni, hogy a kiköltözések a nagyvárosból hogyan rontják az ott már meglévő infrastruktúra kihasználtságát.

Ezeknek a költségeknek a töredékét sem fedezi a földvédelmi járulék, amelyet akkor kell fizetni, amikor egy mezőgazdasági vagy egyéb zöldterületet beépíthető területként építenek át. A Levegő Munkacsoport hosszú évek óta szorgalmazza a járulék emelését – mindeddig sikertelenül.

Már pontos ismeretek vannak arról, hogy a fejlett ipari országok milyen óriási összegeket áldoznak a korábban könnyelműen eltékozolt biológiai sokféleség és táji értékek utólagos helyreállítására – ha ez egyáltalán lehetséges művi eszközökkel. Teszik mindezt gazdasági megfontolásból is, mivel a turizmust nem az ötcsillagos szállodálancok és kereskedelmi létesítmények éltetik.

A Szentendrei Önkormányzattól kapott dokumentációban olvasható, hogy az egyik bővítési rész, a Kálvária út környékén tervezett családi házas beépítés következtében védett növényállomány pusztul el, növekszik a környék zaj- és levegőszennyezése, és a táji értékek is sérülnek. Például az árvalányhaj egyetlen töve 5 ezer forint eszmei értékű, de vannak ott más értékes állat- és növényfajok is. Megszámolták-e egyenként, hogy ezek elpusztulása mennyibe kerül? Józan ésszel belátható, hogy a tájnak is komoly értéke van, elég a „panorámás telek eladó” hirdetésekre gondolni. A dokumentációból azonban hiányzik még a közelítő becslése is annak, hogy mekkora értékvesztést jelent ez az ott lakók és a város idegenforgalma szempontjából.



Törvény által védett növényzet (árvalányhaj)  
az átminősítendő szentendrei területen

Szentendre bővítése azért is különösen kényes probléma, mivel a 11-es út már most is gyakran az elviselhetetlenségig túlterhelt. A térségi közlekedési hatásokat is rendkívül alaposan kellene mérlegelni a döntéshozatal előtt.

A Levegő Munkacsoport levélben fordult Szentendre polgármesteréhez, kérve, hogy vegye figyelembe a fenti aggályokat.<sup>2</sup>

Budapest, 2009. november 30.

*Beliczay Erzsébet*  
*a Levegő Munkacsoport elnökhelyettese*

<sup>2</sup> A levelet ld. a következő oldalon!

Dr. Dietz Ferenc polgármester úr részére  
Szentendre Város Önkormányzat  
2000 Szentendre, Városház tér 1-3.

Ü.sz. 03-12-18/2009.

Tárgy: Szentendre Város településrendezési tervének módosítása

## **Tisztelt Polgármester Úr!**

Köszönettel megkaptuk a Kálvária úti tervezett fejlesztés szabályozási tervére vonatkozó dokumentációt. A tervezett átminősítéssel kapcsolatban a következő észrevételeket tesszük:

### **1, Általános**

A múlt század közepétől sokan menekültek ki a városbelsőkből a természeti és mezőgazdasági területekből átminősített területekre. Évtizedek múltán kezdtek komolyabban vizsgálni e folyamat kedvezőtlen hatásait. Legismertebbek ezek közül a hatalmasra duzzadt autóforgalom, a műszaki és humán infrastruktúra fajlagos költségeinek emelkedése, az értékes zöldterületek, természetes élőhelyek pusztulása, a településen belül a távolságok növekedése és a gyalogos közlekedés háttérbe szorulása. A zöldmezős, viszonylag kedvező árú telkekkel, a jó környezeti állapottal a városi rozsdáövezetek nem tudtak versenyezni. Ugyanakkor a városi rosszabb környezetet jórészt az ingázó autóforgalom okozta. Óriási a szabályozók felelőssége abban, hogy a fejlesztéseknél mindezeket a hatásokat megfelelő súllyal vegyék figyelembe. Követendő például az a külföldi gyakorlat, hogy az új beépítéseket csak megfelelő kiépítettségű kötöttpályás közlekedés környezetében engedik.

Jogos elvárás, hogy a telektulajdonosok ne a közösség rovására gyarapodjanak. Vagyis fizessék meg az átminősítéssel és az azt követő beépítéssel – a terjeszkedéssel – kapcsolatos externális költségeket.

Milyen károk és költségek merülnek fel? Nem elég a telektulajdonosokat kötelezni a fizikai alpinfrastruktúra (víz, csatorna, energia, út) kiépítésére. Vizsgálni kell a többi kárt, illetve felmerülő költséget, egyebek mellett a természetes területek eltűnésének társadalmi költségeit; a helyi óvodák, oktatási intézmények, egészségügyi ellátás, tömegközlekedés, közigazgatás bővítésének költségeit és a beépítés városklimatológiai hatását. A táji értékek rombolása ma már közismert károkat okoz nemcsak az életminőségben, hanem a turizmus számára is. Figyelembe kell venni, hogy a ritkábban lakott településrészekben a közművek üzemeltetési költségei is nagyobbak amelyet aztán az régebbi ügyfeleket is indokolatlanul terheli.

### **2, Szentendre**

Az egyeztetési anyag 27. oldalán a 7. pontban leírtak önmagukért beszélnek: a védett növényállomány elpusztul, a gyepes, erdős, dombos terület tájképi értéke eltűnik, a beépítéssel és a megnövekedett forgalommal romlik a városrész környezeti állapota.

Szentendre bővítése különösen kényes probléma, mivel a 11-es út már most is gyakran az elviselhetetlenségig túlterhelt. A térségi közlekedési hatásokat is rendkívül alaposan kellene mérlegelni a döntéshozatal előtt.

Mindezek alapján kérjük, hogy készüljön el a beépítés összes pozitív és negatív társadalmi externáliájának pontos számbavétele, amelyet nyilvánosságra hoznak és ez alapozza meg a képviselő-testületi döntést.

Budapest, 2009. december 1.

Tisztelettel:

Beliczay Erzsébet  
elnökhelyettes

Lenkei Péter  
Környezeti Tanácsadó Iroda vezető

